



tat abuziv, acordarea de daune-interese etc.).

Conchizînd, vom menționa că în configurația NCC, registrul situațiilor în care un drept poate fi exercitat abuziv este unul foarte larg, sens în care va reveni instanței de judecată sarcina să stabilească, în concret, în funcție de particularitățile fiecărei spețe, dacă acesta a fost deturnat de la finalitatea sa, aspect care, în practică, va putea da naștere unor soluții jurisprudențiale neunitare.

### Referințe bibliografice

1. Mihaela Tăbărcă, Gheorghe Buta. *Codul de procedură civilă: comentat și adnotat cu legislație, jurisprudență și doctrină*. Ediția a 2-a, revazută și adăugită. București: Universul Juridic, 2008, p. 1708 și urm.
2. Gheorghe Beleiu. *Drept civil român. Introducere în dreptul civil. Subiectele dreptului civil*. București: Casa de Editură și Presă „Șansa” S.R.L., 1994, p. 81.
3. Curtea de Apel Timișoara. Secția Civilă. *Decizia civilă nr. 634/24.06.2008*, publicată pe website-ul [www.jurisprudenta.org](http://www.jurisprudenta.org);
4. Traian Ionașcu. *Tratat de drept civil*. București: Editura Academiei, 1967, p. 207.

## ASPECTE METODOLOGICE PRIVIND INVESTIGAREA CRIMINALISTICĂ ÎN CADRUL CERCETĂRII ACCIDENTELOR DE NAVIGAȚIE MARITIMĂ

Nicolae MĂRGĂRIT,  
doctor în drept;  
Elena ORDUKAYA,  
doctorandă

### SUMMARY

In the work to the causes of maritime accidents and which often have a loss of life, significant damage, disruption in transport activity, an important role is on-site investigation.

In the literature, both criminal procedure and criminology, authors have reached a consensus regarding significance and importance of research on the spot, stressing that it constitutes an evidentiary process with deep meaning in truth, this is not a single criminal act originally, but a task of utmost importance and irreplaceable, in many cases almost impossible to repeat under the same conditions and with the same results.

### SUMAR

În cadrul activităților desfășurate pentru stabilirea cauzelor privind accidentele de navigație maritimă și care de cele mai multe ori au drept consecințe pierderi de vieți omenești, importante pagube materiale, perturbări în activitatea de transport, un rol important îl reprezintă cercetarea la fața locului.

În literatura de specialitate, atât procesual penală, cât și criminalistică, autorii au ajuns la un consens în ceea ce privește semnificația și importanța cercetării la fața locului, subliniind că această activitate constituie un procedeu probator cu adîncă semnificație în aflarea adevărului, acestea nefiind un singur act inițial de urmărire penală, ci o activitate de maximă importanță și de neînlocuit, în multe situații fiind aproape imposibil de repetat în aceleași condiții și cu aceleași rezultate.

### Considerații generale

Transporturile reprezintă un domeniu important al activității economico-sociale, prin intermediul cărora se realizează deplasarea în spațiu a bunurilor și persoanelor, în vederea satisfacerii necesităților materiale și spirituale ale societății [1].

În societatea modernă, transporturile reprezintă un element indispensabil vieții, deoarece ele oferă oamenilor posibilitatea de a cunoaște, a percepe și a asimila

cît mai mult din ceea ce la pune la dispoziție civilizația umană.

În acest context putem remarca că transporturile maritime, comparativ cu celelalte modalități de transport, sînt cele mai avantajoase, deoarece navele au o capacitate mare de încărcare, costul transportului fiind de 2-5 ori mai mic decît în cazul celorlalte posibilități de transport, nu necesită o amenajare costisitoare și întreținerea căilor de transport se face cu cheltuieli minime. În prezent  $\frac{3}{4}$  din totalul



cantității de mărfuri care intră în fluxul mondial de transport sînt transportate pe cale maritimă [2].

Pentru realizarea în condiții optime a transporturilor maritime, este necesar să se aibă în vedere un complex de măsuri cu privire la siguranța navigației, aici avîndu-se în vedere atît integritatea navei, cît și a echipajului, dar în aceeași măsură a echipajului și a mărfurilor transportate. Astfel, în cazul producerii unui eveniment de navigație (accident), organele de cercetare trebuie să se deplaseze de îndată la fața locului, să descopere și să fixeze urmările acestuia, să stabilească poziția și starea mijloacelor materiale de probă și împrejurările în care a fost produs accidentul.

Conform art. 129 CPP, „cercetarea la fața locului se efectuează atunci cînd este necesar să se facă constatări cu privire la situația locului săvîrșirii infracțiunii, să se descopere și să se fixeze urmele infracțiunii, să se stabilească poziția și starea mijloacelor materiale de probă și împrejurările în care infracțiunea a fost săvîrșită” [3].

Cercetarea la fața locului constă în orice acțiune de cunoaștere nemijlocită a locului unde s-a săvîrșit infracțiunea sau a locului în care au fost descoperite urmele acesteia, în vederea identificării, fixării, ridicării, și în stabilirea condițiilor în care infracțiunea a avut loc.

În literatura de specialitate locul săvîrșirii infracțiunii în cazul evenimentelor de navigație se de-

finește ca fiind zona cuprinsă între locul unde s-a descoperit nava sau epava acesteia, construcțiile sau aparatele utilizate sau susceptibile de a fi folosite ca mijloc de transport pe apă [2].

În cadrul cercetării locului privind accidentele de navigație se disting următoarele:

- porțiunea de teren (uscat sau apă) sau încăperea în care s-a săvîrșit în mod concret infracțiunea;
- porțiunea de teren învecinată (uscat sau apă) în care au avut loc diferite acțiuni.
- porțiunea de teren (uscat sau apă) în care s-au descoperit rezultatele infracțiunii cercetate.
- căile de acces și de îndepărtare de la locul săvîrșirii faptei (cale navigabilă, apele mării)

#### **Cercetarea la fața locului a evenimentelor de navigație**

Înainte de a se proceda la explicarea modului în care se efectuează cercetarea la fața locului în cazul producerii unui eveniment de navigație maritimă, este necesară menționarea regulilor tactice general aplicate în cadrul cercetării la fața locului:

- a) nelimitarea anticipată în timp, mai ales în cazul unor catastrofe navale, a duratei cercetării la fața locului;
- b) efectuarea cercetării complete la fața locului independent de orice ipoteză preconceptută sau alte anticipări;
- c) caracterul organizat al executării sarcinilor de către participanții la cercetare, rolul

principal în organizarea acestor activități revenindu-i procurorului;

d) utilizarea aparatului și tehnicii criminalistice în raport de natura și particularitățile locului faptei. Cu privire la utilizarea acestor mijloace trebuie făcută mențiunea că, datorită specificului evenimentelor de navigație și mijloacele folosite, sînt în majoritatea lor specifice următoarele:

- mijloacele tehnice pentru deplasarea echipei de cercetare – șalupe, elicoptere;
- mijloace tehnice pentru fotografiere și filmare la suprafața apei și subacvatice;
- aparatul necesară pentru scufundare;
- aparatul de radioemisiune – recepție;
- proiectoare cu sursă de alimentare proprie pentru iluminare la adîncime;
- instalații de lansat ulei pe suprafața apei;
- aparate de sudură;
- e) consemnarea în cursul efectuării la fața locului a tuturor constatărilor, a datelor, a celorlalte elemente ce prezintă interes pentru cauză.

Regulile tactice specifice cercetării la fața locului în cazul accidentelor de navigație sînt următoarele:

#### **• Deplasarea la fața locului**

Această deplasare se efectuează cît mai urgent posibil, organul de cercetare folosind cel mai rapid mijloc de transport, în raport cu locul unde s-a produs evenimentul (auto,



salupă, elicopter etc.), aceasta intrucît în cazul acestor evenimente prezența organului de cercetare cît mai aproape de momentul producerii accidentului este determinant pentru aflarea cauzelor.

• *Acordarea primului ajutor pentru salvarea vieții victimelor*

Spre deosebire de alte evenimente, nu de puține ori accidentele de navigație se soldează cu victime și pagube materiale importante (de ex., catastrofa maritimă din rada exterioară a Portului Constanța din noaptea de 4/5 ianuarie 1995, în care au fost implicate navele „Paris” și „You Xiou”, soldată cu moartea ambelor echipaje a celor două nave, respectiv a 59 de persoane și scufundarea navelor) [2].

În acest context, facem precizarea că pe plan internațional salvarea vieții umane pe mare este reglementată prin convenții, dintre care amintim: Convenția Internațională pentru unificarea regulilor privind asistența și salvarea vieții umane pe mare, Bruxelles, 1910, și Convenția Internațională pentru ocrotirea vieții umane pe mare, Londra, 1960 (CIOVUM – Londra 1960) [4].

Pe plan național, problematica salvării pe mare a fost reglementată de Decretul 443/1972 privind navigația civilă, fiind ulterior preluată de OG nr. 42/1997 și aprobată prin Legea nr. 412/2002 [5], în care se prevede obligativitatea comandanților navelor sub pavilion român de a acorda serviciul de salvare oricărei nave aflate în peri-

col în măsura în care nu-și pune în primejdie propria navă, echipajul sau pasagerii.

Ținînd cont de importanța actului de salvare, au fost adoptate și reglementări tehnice de căutare a navelor aflate în pericol și de organizare a operațiunilor de salvare.

Astfel, în 1970 au fost elaborate de Organizația Maritimă Consultativă Interguvernamentală (IMCO), devenită în timp Organizația Maritimă Internațională (IMO), regulile pentru operațiunile de căutare și salvare pe mare. Aceste reguli vin în ajutorul comandanților navelor aflate în pericol, precum și a comandanților puși în situația de a răspunde la un apel de ajutor.

Fară a intra în detalii, menționăm că în cazul în care este recepționat semnalul unei nave aflate în pericol pe mare (SOS) nava care vine în ajutor trebuie să folosească una dintre metodele de căutare:

- metoda pătratului crescător;
- metoda de căutare pe sectoare;
- metoda de căutare pe drumuri paralele;
- metoda de căutare mixtă.

Luarea tuturor măsurilor necesare, înlăturarea pericolelor iminente este o altă regulă specifică cercetării la fața locului, prin care toți cei care participă la înlăturarea consecințelor unui accident maritim, în special în cazul unor accidente ce privesc transportul de mărfuri periculoase (produse petroliere, substanțe chimice, lichide sau solide), se vor lua măsuri urgente pentru prevenirea unor eventuale explozii sau incendii.

O altă activitate necesară în cadrul cercetării la fața locului este asigurarea pazei, protejarea obiectivelor și conservarea urmelor de la locul evenimentului de navigație.

Identificarea martorilor și a altor persoane care se găsesc la fața locului și obținerea primelor date de la aceștia reprezintă o altă activitate a cercetării.

În majoritatea cazurilor acești martori sînt victime ale evenimentului, de aceea momentul tactic al audierii lor trebuie ales cu foarte multă atenție [6].

Continuînd prezentarea regulilor privind cercetarea la fața locului în cazul evenimentelor de navigație, se va face referire la cele 2 faze determinante, respectiv faza statică și faza dinamică.

#### *Faza statică*

Așa cum este prezentată și în literatura de specialitate, faza statică constă în examinarea generală de către organele de urmărire penală a întregului loc al faptei, după care se trece la cercetarea acesteia porțiune cu porțiune, în vederea descoperirii urmelor și a poziției fiecărui obiect în raport cu celelalte din imediata apropiere, fără a fi mișcate din poziția găsită. În această fază a cercetării se fac fotografii și filmări, precum și desene sau schițe ce redau pozițiile obiectelor aflate în perimetrul locului cercetat.

În tratatele de specialitate se precizează că în această fază trebuie realizate mai multe activități, după cum urmează [6]:



- *luarea măsurilor de salvare a victimelor* (aspect despre care s-au mai făcut precizări în legătură cu salvarea vieții omenești pe mare);

- *fixarea poziției navei față de punctele cardinale sau de geamanduri*. Cu privire la acest aspect menționăm că în majoritatea situațiilor, ca urmare a specificului accidentelor de navigație maritimă de a se produce în marea liberă, fixarea poziției navei se face în raport cu punctele cardinale;

- *executarea fotografiilor și a filmărilor de orientare și schiță* a urmărilor accidentului. Fotografia de orientare cuprinde tabloul general al faptei, cu toate împrejurările sale, astfel încât să se poată face cu ușurință la nevoie orientarea în teren. Fotografia de orientare poate fi *unitară*, când nava sau navele sînt fotografiate dintr-o singură poziție, sau *panoramică*, în cazul fotografierii pe segmente a locului respectiv. Fotografia panoramică poate fi, la rîndul ei, circulară sau liniară. Specific evenimentelor de navigație este faptul că în majoritatea situațiilor fotografiile panoramice se fac aerian (din avion sau elicopter), acestea redînd cu fidelitate imaginea de ansamblu a locului faptei. Fotografia-schiță oglindește locul faptei cu toate particularitățile sale fără imprejurimi, avînd în prim-plan obiectul central al cercetării, în cazul nostru – de cele mai multe ori nava. Deosebit de importantă este *fotografierea obiectelor principale*, care cuprinde numai o parte din locul faptei, numai cîte unul din

tre obiectivele principale aflate în perimetru. Fotografierea *detaliilor* este revelatoare în cazul abordajelor, incendiilor, exploziilor. În cazul producerii unor asemenea accidente la cercetarea locului faptei este necesar să se folosească și filmările.

La realizarea filmului și a fotografiei se disting două etape: filmarea /fotografierea la suprafață și filmarea/fotografierea subacvatică.

*Filmarea la suprafață* are drept obiect determinarea limitelor locului faptei pe o suprafață mobilă fluidă. Se poate vorbi de o filmare a limitelor locului faptei numai în cazul în care nava sau obiectele plutitoare de pe navă au rămas la suprafața apei. Probleme deosebite se ridică în legătură cu *filmarea subacvatică*. Astfel, după determinarea sau marcarea perimetrului subacvatic prin geamanduri sau jaloanede către scafandrii care la ora actuală dispun de mijloace speciale, se procedează la filmarea din mai multe unghiuri a epavei și a celorlalte obiecte și nave. În cercetarea subacvatică filmarea are un rol deosebit de important în fixarea detaliilor, mai ales că organele de urmărire penală și experții-criminaliști, de regulă, nu pot percepe în mod direct situația locului faptei. Filmarea se realizează în acest caz pe sectoare, din exterior spre locul unde se află epava, fixîndu-se, în primul rînd, cîmpul cercetat, iar după aceea epava. Obiectele vor fi filmate fiecare în parte, așa cum au fost descoperite în raport cu epava. Atunci cînd este posibil,

obiectul va fi filmat în timpul mișcării sale. Epava va fi filmată din exterior spre interior, pornindu-se de la partea inferioară a navei spre partea superioară, sector cu sector. Detaliile vor fi redată prin folosirea procedeelor de filmare cunoscute, relevîndu-se urmele lăsate pe corpul navei, care pot oferi date asupra cauzei scufundării acesteia, pot furniza date cu privire la identificarea corpurilor și obiectelor care le-au provocat, precum și la direcția și forța lor de acțiune.

#### **Faza dinamică**

Reprezentînd cea de-a doua parte a cercetării locului faptei, faza dinamică se caracterizează prin aceea că fixează în detaliu caracteristicile individuale, proprii fiecărui obiect și urmă, prin fotografierea de detaliu, ridicarea și ambalarea obiectelor și urmelor în vederea trimerii lor pentru examinarea de către specialiști [6].

Se are în vedere ridicarea tuturor acelor înscrisuri care pot conține unele date concludente cu privire la producerea evenimentului, cum ar fi jurnalul de bord, jurnalul de mașini și registrul radiotelegraf. În jurnalul de bord trebuie să se consemneze activitatea cu privire la semnalarea unor defecțiuni de care să fie legată producerea evenimentului.

În caz de accident, comandantul navei va trebui să urmărească înscierea în jurnalul de bord, pentru evitarea accidentului, următoarele:

- numele navei (navelor) implicate în porturile de înmatriculare;



- data și ora coliziunii;
- locul coliziunii;
- direcția și forța vântului;
- starea vremii (ceață, ploaie, ninsoare);

- felul direcției și forța curențului de maree sau a altor curenți locali;

- drumul în care se naviga și direcția prin apă a navei proprii;

- luminile purtate de propria navă;

- distanța și relevmentul la cealaltă navă și când a fost prinsă în radar;

- lumina sau luminile combinate văzute la cealaltă navă;

- alte lumini în afara celor de mai sus observate în momentele ce au precedat coliziunea;

- schimbările de drum și viteză făcute înaintea momentelor decisive până la coliziune și alte măsuri luate pentru a o evita;

- partea din navă a fiecăreia dintre navele implicate ce a venit prima în contact, cu unghiul aproximativ dintre ele în momentul impactului;

- semnalele sonore sau optice care au fost utilizate (ora);

- semnalele sonore sau optice utilizate de cealaltă navă și auzite sau observate de nava proprie.

Juranul de mașini și registrul radiotelegraf (care poate conține și ultima radiogramă transmisă înainte de scufundarea navei) constituie alte înscrisuri prin care se pot obține unele date concludente cu privire la producerea evenimentului de navigație.

În această fază a cercetărilor un rol deosebit de important îl are întocmirea schitei și a desenului locului faptei.

### Referințe bibliografice

1. Nicolae Mărgărit. *Fraude și Asigurări Maritime*. București: Editura „Little Star”, 2011, p. 20.

2. Nicolae Mărgărit. *Particularități metodologice privind investigația criminalistică a evenimentelor de navigație maritimă*. București: Academia de Poliție „Alexandru Ioan Cuza”, 1997, p. 3; 25, 27.

3. *Codul de procedură penală al României*, aprobat prin modificările aduse de Legea 202/2010, art. 129. În: Monitorul Oficial al României, nr. 714 din 26 octombrie 2010.

4. Gheorghe Bibicescu. *Transportul de mărfuri pe mare în comerțul internațional*, București: Editura Sport-Turism, 1986, p. 42; *Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare*, 1960, încheiată la Londra la 17 iunie 1960 la care România a aderat prin Decretul nr. 773/1966. În: Buletinul Oficial nr. 77 din 07.12.1966.

5. *Legea nr. 412 din 26 iunie 2002 pentru aprobarea O.G. nr. 42/1997 privind navigația civilă*. În: Monitorul Oficial nr. 500/11 iulie 2002.

6. Nicolae Vduva. *Criminalistica – curs de tactică și metodică*. Craiova: Editura „Universitaria”, 2002, p. 24, 27-31.

7. Dumitra Popescu, Mircea Popescu. *Dreptul mării*. București: Ed. Art Print, 2000.

8. Alecu Alexandrescu, Dorel Constantin Onaca, Ciprian Alexandrescu. *Infrațiuni specifice navigației maritime și fluviale*. Constanța: Ed. Fundației „Andrei Șaguna”, 2000.

9. Nicolae Văduva, Nicolae Mărgărit. *Culegere de acte normative cu aplicabilitate în domeniul transporturilor navale*. Craiova: Ed. Universitaria, 2003.

10. George Ștefănescu. *Avarii la navă și încărcătură*. București: Ed. Tehnică, 1974.

11. *Lexicon maritim englez-român*. București: Ed. Științifică, 1971.